

出國報告（出國類別：國際會議）

參加「2018 香港亞洲物流及航運會議」 出國報告

服務機關：交通部、交通部航港局

姓名職稱：謝昀霖 技正

呂泓儒 專員

侯佳芸 技士

曾鈺嫻 技士

派赴國家/地區：香港

出國期間：107 年 11 月 19 日至 21 日

報告日期：108 年 1 月 24 日

摘要

第 8 屆「2018 亞洲物流及航運會議(Asian Logistics and Maritime Conference, ALMC)」於 2018 年 11 月 19 日至 21 日假香港會議展覽中心舉行，我國由臺灣服務業聯盟協會邀集交通部、本局及國內產官界代表計 16 人組團參加本次會議，並由香港貿易發展局安排參訪香港國際機場。

本屆會議是為 2018 香港海運週的旗艦活動，係探討「亞洲供應鏈連通：全球及區域新經濟秩序下的發展」及「新零售時代下的物流及供應鏈管理的變革」等 2 大主題，並進行供應鏈管理與物流、航運、空運及專題論壇，大會邀請約 70 位國際重量級物流與航運專家及業界翹楚等擔任主持及演講嘉賓。同場舉行的 ALMC 展覽有超過 100 家參展商展示供應鏈管理及物流、航運、電子商貿支援等相關服務，主辦單位亦為參展商及與會人士安排一對一商務配對，協助業界拓展商脈與市場。

為期 2 天的大會活動吸引超過 2,000 位來自約 30 多個國家及地區的業界精英，是亞太地區規模最大的物流及航運會議，匯聚全球物流、航運服務供應商及使用者，共同研析最新全球商貿趨勢，探討亞洲各地新商機。

目錄

壹、目的.....	4
貳、行程紀要.....	5
參、參訪香港國際機場.....	6
肆、會議及展覽紀要.....	8
一、會議主題與展覽簡介.....	8
二、議程.....	9
(一)2018年11月20日(星期二).....	9
(二)2018年11月21日(星期三).....	13
三、開幕演講.....	15
四、論壇摘要.....	16
(一)主題論壇：「亞洲供應鏈連通：全球及區域新經濟秩序下的發展」... ..	16
(二)供應鏈管理及物流論壇1：「引領冷鏈物流新世紀」.....	17
(三)空運論壇1：「電子商貿區域訂單履行中心的理想選址與運作模式」. . .	19
(四)空運論壇2：「國際民航組織新空運貨物保安規定與可行的解決方案」	21
(五)航運論壇2：「班輪航運市場，挑戰不斷?」.....	22
(六)主題論壇2：「新零售時代下的物流及供應鏈管理的變革」.....	23
(七)專題論壇3：「粵港澳大灣區建設背景下一珠港澳跨境電商和現代物流業 協同發展」.....	24
伍、心得與建議.....	27
一、心得.....	27
二、建議.....	28

壹、目的

為推動亞洲物流及航運業界與其他領域的企業和相關政府單位交流合作，香港特區政府與香港貿易發展局於 2011 年共同舉辦首屆的「亞洲物流及航運會議(Asian Logistics and Maritime Conference, ALMC)」，至 2018 年已舉辦第 8 屆，本局於 2014 年至 2017 年均派員參加，與會同仁亦表示歷次議題對本局業務推動上可產生助益。

第 8 屆「2018 亞洲物流及航運會議」於 2018 年 11 月 19 日至 21 日假香港會議展覽中心舉行，主辦單位為香港特區政府與香港貿易發展局，合作單位為香港物流發展局與香港海運港口局，本屆會議是為 2018 香港海運週的旗艦活動。本次會議重點探討「亞洲供應鏈連通：全球及區域新經濟秩序下的發展」及「新零售時代下的物流及供應鏈管理的變革」等 2 大主題，並進行供應鏈管理與物流、航運、空運及專題論壇，大會邀請約 70 位國際重量級物流與航運專家及業界翹楚等擔任主持及演講嘉賓；同場舉行的 ALMC 展覽有超過 100 家參展商展示供應鏈管理及物流、航運、電子商貿支援等相關服務，主辦單位亦為參展商及與會人士安排一對一商務配對，協助業界拓展商脈與市場。

為期 2 天的大會活動吸引超過 2,000 位來自約 30 多個國家及地區的業界精英，是亞太地區規模最大的物流及航運會議，匯聚全球物流、航運服務供應商及使用者，共同研析最新全球商貿趨勢，探討亞洲各地新商機，爰交通部及本局共同派員與會，蒐集物流及航運業趨勢資訊的心得與見解，俾作為未來研擬相關因應對策之參考。

貳、行程紀要

我國組團赴香港參加「2018 亞洲物流及航運會議」，自 2017 年 11 月 19 日至 21 日，為期 3 天。由臺灣服務業聯盟協會國際物流委員會主任委員、遠雄航空自由貿易港區(股)公司董事長葉均耀擔任團長，率交通部、本局及國內產官界代表包括桃園國際機場(股)公司、遠雄航空自由貿易(股)公司、翊達通供應鏈管理有限公司、長榮航空(股)公司、臺灣國際物流暨供應鏈協會、美國供應鏈管理專業協會(CSCMP)臺灣圓桌會、臺灣服務業聯盟協會、香港貿易發展局臺灣辦事處等 16 人參加。交通部由航政司技正謝昀霖及專員呂泓儒代表與會，本局則由港務組技士侯佳芸及南部航務中心技士曾鈺嫻代表與會，除參加亞洲物流及航運會議，並由香港貿易發展局安排參訪香港國際機場。主要行程摘要如下：

赴香港參加「2018 亞洲物流及航運會議」行程一覽表

日期	主要行程摘要
11/19(一)	啟程：從臺灣搭機前往香港
	參訪香港國際機場
11/20(二)	參加「2018 亞洲物流及航運會議」
11/21(三)	參加「2018 亞洲物流及航運會議」

參、參訪香港國際機場

香港位於亞洲輻輳中心，是亞洲主要金融中心及海空樞紐，其中香港國際機場(HKG)更是支撐香港經貿地位之重要關鍵，自 1998 年啟用以來，客貨運量及航機起降量皆逐年持續增長，尤其是 2018 年國際客運量已達 7 千 2 百多萬人次，僅次於杜拜機場及倫敦希斯洛機場，航空貨運噸數更是達 500 公噸左右，居全球貨運量第一，並占香港外貿總值約 42%，若採重量計，卻僅占香港總貨量 2%，顯示利用空運所載貨物之高價值性，亦凸顯航空貨運對香港經貿之重要程度。

香港國際機場擁有每日 1,100 個航班、120 家航空公司、220 個航點、5 小時抵達全球一半人口地區、0 關稅等優勢。對於貨運而言，更強調的是航班起飛前 3 小時仍可接收貨物(一般需要半天時間)，4 個貨運站均有海關駐守，可在 24 小時內完成清關，加上近期開通的港珠澳大橋，可將香港國際機場的營運腹地範圍擴增至珠三角地區。透過貨運處經理的說明，香港國際機場貨運發展方向，主要分為：



1. 跨境電商貨物：與阿里巴巴集團旗下的菜鳥網路科技有限公司等民間業者合作，打造全港第三大(樓地板面積達 380,900 平方公尺)之「過路灣高端物流中心」。
2. 高價值貨物：針對需要特別處理的貨物，例如溫控藥物，購置冷凍拖卡，並確保運送過程取得相關認證及設備。
3. 轉口貨物：因應未來第三跑道容量的興建擴增，預先規劃轉口貨物處理設施，加以空轉海、海轉空等複合式運輸方式，規劃相關處理設施，預計可吸納珠三角地區之貨物。

此外，香港國際機場為鞏固其航空樞紐地位，針對目前機場趨近飽和，時間帶不足之狀況，已著手建立長 3,800 公尺的第三跑道及新的客運航廈，預計可增加 57 個停機坪、容納 1 億旅次，並於 2024 年完成，均可見香港國際機場的宏圖規劃與雄心壯志。

此次也特別安排至香港國際機場行控中心參訪，透過中心主任的解說，除了一般行控中心運作外，香港國際機場也引入機場協調整合決策系統 (A-CDM)，制定多項里程碑(Milestone)來控管機場的運作順利。其中，中心主任特別談到，香港國際機場行控中心要求各家航空公司、地勤等相關業者，務必指派代表駐守於行控中心，一旦有任何涉及業者之狀況發生，立即要求業者代表於行控中心內溝通、協調並處理之。



香港國際機場行控中心



臺灣參訪團在香港國際機場行控中心合照

肆、會議及展覽紀要

一、會議主題與展覽簡介

在不斷創新與變化的市場中，掌握最新市場脈動，才能洞燭先機。為期 2 天的「2018 亞洲物流及航運會議」除延續探討中國大陸「一帶一路」所帶來的商機，亦探討最新完工的港珠澳大橋串連的「粵港澳大灣區」之發展規劃。另隨著全球經貿活動日漸緊密，電子商務的增長遠大於傳統零售，新零售時代已然來臨，傳統的物流業已無法滿足需求，也為供應鏈帶來各種機遇與挑戰。

本次會議以「亞洲供應鏈連通：全球及區域新經濟秩序下的發展」及「新零售時代下的物流及供應鏈管理的變革」為 2 大主題，並進行供應鏈管理與物流、航運、空運及專題論壇，探討冷鏈物流、電子商貿區域訂單履行中心的理想選址與運作模式、空運貨物保安新規定、航運市場、粵港澳大灣區之發展規劃及國際貿易新通道之機遇與前景等相關議題。

大會邀請約 70 位國際重量級物流與航運專家及業界翹楚等擔任主持及演講嘉賓，共同研析最新的全球商貿趨勢，探討亞洲各地新商機，除了物流及航運業的市場發展趨勢，也協助從事生產和貿易的企業了解最新的物流方案以提高效能與降低成本，進而提升競爭力。

同場舉行的亞洲物流與航運會議展覽有超過 100 家參展商，展示供應鏈管理及物流、航運、電子商貿支援等相關服務，主辦單位亦為參展商及與會人士安排一對一商務配對，協助業界拓展商脈與市場。其中，參展商包括香港投資推廣署、電子商貿支援及科技應用服務提供者、香港科技園區業者、海運及港口服務提供者與營運商、香港貨櫃碼頭業者、供應鏈管理及物流服務提供者、行業協會、教育機構、商貿顧問、中介商…等。為期 2 天的大會活動吸引超過 2,000 位來自約 30 多個國家及地區的業界精英參與。



展覽會場與廠商展示



臺灣參訪團在大會入口處合照

二、議程

(一)2018年11月20日(星期二)

時間	議程
09:00-09:15	<p>《開幕演講》</p> <p>歡迎辭：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 香港貿易發展局總裁 方舜文 2. 中華人民共和國香港特別行政區行政長官 林鄭月娥
09:15-09:30	<p>主題演講</p> <p>東南亞國家聯盟秘書長 拿督林玉輝</p>
09:30-10:45	<p>《主題論壇 1》亞洲供應鏈連通：全球及區域新經濟秩序下的發展</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. FedEx Express 亞太區總裁 蕙嘉琳 2. 馬士基航運大中華區總裁 方雪剛 3. 中鐵集裝箱運輸有限公司副總經理 鍾成

10:45-11:15	茶歇
11:15-12:45	<p>《供應鏈管理及物流論壇 1》引領冷鏈物流新世紀</p> <p>主持：香港貨品編碼協會供應鏈首席顧問 何雅賢</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bloomin' Brands, Inc 亞洲區供應鏈副總裁 Gail Chan 2. 得瑞物流運籌有限公司營運總裁 伍國良先生 3. 雅瑪多控股有限公司高級執行役員 梅津 克彥
11:15-12:45	<p>《空運論壇 1》電子商貿區域訂單履行中心的理想選址與運作模式</p> <p>主持：香港機場管理局航空貨運及後勤總經理 沈朝暉</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 香港機場管理局航空貨運及後勤總經理 沈朝暉 2. 菜鳥國際執行總經理 蘇登瀛 3. 順豐速運海外大區副總裁 肖建恒 4. LAZADA 首席跨國總監 張承煥
11:15-12:45	<p>《航運論壇 1》油輪及液化氣船市場，何去何從？</p> <p>主持：文達船務有限公司主席 克士利</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 克拉克森研究服務有限公司總裁 馬丁·史托福 2. Penfield Marine(英國)有限公司董事總經理 祖凡尼·加芬羅尼 3. 華光海運控股有限公司首席商務官 范戈
12:45-14:15	交流午宴
14:30-16:00	《空運論壇 2》國際民航組織新空運貨物保安規定與可行的解決方案

	<p>主題演講：中華人民共和國香港特別行政區保安局副秘書長 丘卓恒</p> <p>主持：國際民用航空組織航空保安和簡化手續亞洲及太平洋地區主任 羅斯·洛基</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 機場保安有限公司行政總裁 劉志強 2. 同方威視技術股份有限公司總工程師 張麗 3. MSA Security 運營副總裁 賈斯汀·凱利
<p>14:30-16:00</p>	<p>《航運論壇 2》班輪航運市場，挑戰不斷?</p> <p>主持：Snape Shipping Limited 董事總經理 格雷姆·穆里</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 麥肯錫合夥人 沈思文 2. 香港上海匯豐銀行亞太區運輸業研究主管 簡榮澤 3. 馬士基航運大中華區總裁 方雪剛 4. 以星綜合航運有限公司跨太平洋航線副總裁 容海迅
<p>14:30-16:00</p>	<p>《科技對談》揭開區塊鏈和超迴路列車技術的神秘面紗</p> <p>區塊鏈</p> <p>主持：香港科技園公司信息及通訊科技高級經理 黃振權</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 全球區塊鏈貨運聯盟首席分析官 迪安·克羅克 <p>超迴路列車技術</p> <p>主持：香港科技園公司綠色科技高級經理 陳禧建</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. TransPod 聯合創始人兼行政總裁 賽巴斯蒂安·根德龍

16:00-16:15	茶歇
16:15-17:45	<p>《航運論壇 3》乾散貨航運市場，迎來明朗前景</p> <p>主持：箭亞船舶經紀有限公司船舶經紀人 虎傳奇</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Clarksons Platou 董事兼乾散貨運價分析環球主管 凱麗艾蒂·范·尼柯克 2. 彭博行業研究亞太區運輸行業高級分析師 拉胡爾·卡普 3. C Transport Maritime S.A.M 行政總裁 約翰·邁克爾·拉齊威爾 4. 和合航業(香港)有限公司董事總經理 許積臯
16:15-17:45	<p>《專題論壇 1》內陸開放新通道—湖北國際物流核心樞紐機場</p> <p>開幕辭：鄂州市委常委、市政府常務副市長 李軍傑</p> <p>主題演講：順豐集團副總裁、鄂州空港城項目指揮部指揮長 屠蔚</p> <p>主持：香港物流商會主席 鍾鴻興</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 鄂州市委常委、市政府常務副市長 李軍傑 2. 順豐集團副總裁、鄂州空港城項目指揮部指揮長 屠蔚 3. 利豐供應鏈管理(中國)有限公司運營高級副總裁 胡亞兵 4. 香港貿易發展局研究總監 關家明
17:45-18:15	<p>交流酒會</p> <p>祝酒辭：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 中華人民共和國香港特別行政區運輸及房屋局常任秘書長(運輸)黎以德

2. 香港貿易發展局副總裁 葉澤恩

(二)2018年11月21日(星期三)

時間	議程
09:30-11:00	<p>《主題論壇 2》新零售時代下的物流及供應鏈管理變革</p> <p>主持：麥肯錫公司全球資深董事合夥人 朱景豐</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none">1. 京東物流價值供應鏈業務副總裁 楊海峰先生2. 中國外運長航集團有限公司前副董事長、國際商會中國國家委員會海關與貿易便利化委員會執行主席 張建衛3. 香港機場管理局商務執行總監 陳正思
11:00-11:15	茶歇
11:15-12:45	<p>《專題論壇 2》勿失涼機：勝券在握@冷凍供應鏈</p> <p>主持：國際物流與運輸學會—北美分會總裁 羅伯特·阿姆斯特朗</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none">1. 加拿大國家鐵路公司消費品供應鏈發展高級副總裁 芮基思2. 奧利美爾物流副總裁 亞歷山大·德軒尼3. 馬士基航運亞太區大客戶銷售主管 德裏克·辛萊恩
11:15-12:45	<p>《專題論壇 3》粵港澳大灣區建設背景下一珠港澳跨境電商和現代物流業協同發展</p> <p>開幕辭：珠海市人民政府副市長 蘆曉鳳</p> <p>主持：物流及供應鏈多元技術研發中心行政副總裁 黃廣揚</p> <p>演講嘉賓：</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 1. 香港空運貨站有限公司執行董事 劉敏儀 2. 廣東自貿試驗區橫琴片區珠海市橫琴新區管委會副主任 羅增慶 3. 南光物流有限公司執行董事、法人代表 胡成 4. 國務院發展研究中心市場經濟研究所所長 王微
12:45-14:15	交流午宴
14:30-16:30	<p>《供應鏈管理及物流論壇 2》物流科技如何提高粵港澳大灣區生產力</p> <p>歡迎辭：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 香港付貨人委員會主席 林宣武 2. 香港航運物流協會主席 李福全 <p>主題演講：周大福珠寶集團有限公司董事總經理 黃紹基</p> <p>主持：香港空運貨站有限公司執行董事 劉敏儀</p> <p>演講嘉賓：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 麥肯錫公司全球資深董事合夥人 朱景豐 2. 丹馬士大中華區首席商務官 詹姆斯 3. 威裕環球集團副總裁及物流科技總監 高繼維 4. 香港金融管理局金融科技促進辦公室高級經理 彭旭輝
14:30-16:30	<p>《專題論壇 4》貫穿中國西部並連接東盟的國際貿易新通道—「中新互聯互通海陸新通道」的機遇及前景</p> <p>歡迎辭：香港貿易發展局服務業拓展總監 古靜敏</p> <p>開幕辭：中新(重慶)互聯互通示範項目管理局局長 韓寶昌</p> <p>主題演講：中新(重慶)互聯互通示範項目管理局副局長 孫熙勇</p> <p>第一節：「中新互聯互通陸海新通道」建設及使用的經驗分享</p> <p>主持：香港貿易發展局研究總監 關家明</p>

演講嘉賓：

1. 中新南向通道(重慶)物流發展有限公司董事長 王渝培
2. 巨龍集團市場及銷售總監 李嘉偉
3. 中新互聯互通(重慶)物流發展有限公司總經理 陳泗棕

第二節：「中新互聯互通海陸新通道」的商貿合作展望

主持：香港貿易發展局研究總監 關家明

演講嘉賓：

1. GBS,JP,FCILT 香港付貨人委員會主席 林宣武
2. 重慶新雅國際物流有限公司董事長、聯合創始人、總裁 陳安慶
3. 南寧震洋物流集團總經理 郭鑫
4. 重慶市巴南區工業商貿發展管理委員會主任 宋葵

三、開幕演講

東南亞國家聯盟秘書長林玉輝先生在開幕式中發表主題演講，他表示目前東盟是世界上第六大經濟體，總生產毛額達 2.8 兆美元，因自由貿易、物流供應鏈及貿易服務自由化、增強交通運輸及拓展貿易路線，使得東盟國經濟呈現持續增長。所面臨之



考驗，大多為改善對外航運港埠建設及對內聯絡運輸之基本條件，建立更有效率的航運、公路及鐵路網路等基礎建設，以應日增的貨運及經貿成長需求，但本項工作需要巨額資金投資基礎建設，後續將與香港等周邊國家保持密切關係，冀能共同開發、提升東盟物流效率。

四、論壇摘要

(一)主題論壇：「亞洲供應鏈連通：全球及區域新經濟秩序下的發展」

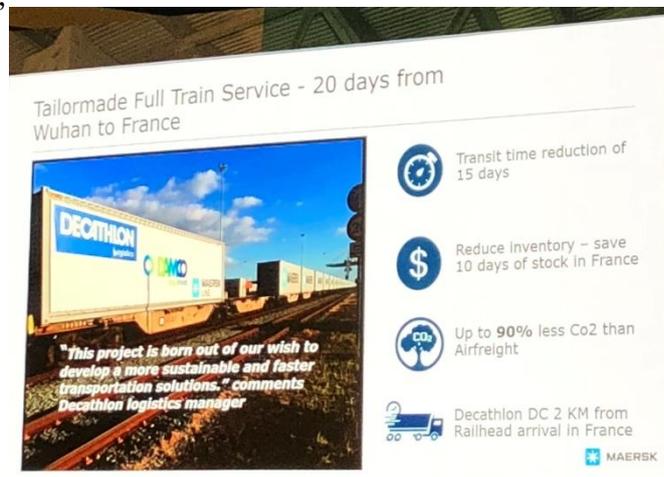
隨著全球各經濟體的迅速發展，亞太區域的經濟也持續快速成長，中國的「一帶一路」透過亞洲區內連通及互補，帶動整個區域的成長。面對區域整合所帶來的機遇及挑戰，如何提高效能、降低成本，是所有人的課題。

1. FedEx Express 亞太區總裁 蕙嘉琳女士

提出呼應本次論壇主軸的說法，表示「在當今全球化下，亞洲是一個強韌的貿易區塊，而供應鏈連通是區域經濟增長的關鍵」，並進一步提出三個推動供應鏈連通的具體作法，包括：貿易自由化、以適當的數位化專業人員提升企業效能、持續發展基礎建設，以應快速成長的經濟需求。蕙嘉琳呼籲前述策略需要長遠前瞻的行政決策，始能於經濟發展受限前，先一步建置完成相關基礎建設，另亦可運用先進科技大數據分析作決策支援，以利作為相關風險控管，避免過度投資情形產生。

2. 馬士基航運大中華區總裁 方雪剛先生

關於近年中國大陸推動一帶一路政策，促進鐵路運輸之發展及成本較低廉且環保的運輸方式，方雪剛先生認為：「物流及運輸必須因應顧客瞬息萬變之需求，故我們必須連結並簡化供應鏈。」，表示中國政府「一帶一路」倡議規模所涉及關聯產業眾多，亦使得洲際鐵路運輸有劃時代的蛻變與發展。惟鐵路運輸仍難以取代海運，其目前扮演了輔助海運運輸及提供貨主另一運具選擇的角色。此外，洲際鐵路運輸成本約只有航空運輸的三成，碳排放也僅有航空運輸的十分之一，且在速度上較海運輸往中亞及西歐便利快速(ex. 武漢至法國鐵路運輸只需 20 天，海運則需 30 天)，貨主可衡量貨物價值、急迫性及成本預算，選擇最有利的運輸方式。未來馬士基規劃改善顧客服務、降低成本、提高成本效益，並開拓新的收入來源，以儘可能提供點到點的供應鏈服務為目標，統合運輸過程中所有不同業別一起完成任務，以維持其顧客忠誠度並進一步開拓市場。



3. 中鐵集裝箱運輸有限公司(CRTC)副總經理 鍾成先生

鐵路運輸已經成為從東亞各地運送貨物至中亞甚至歐洲的另一重要運具選擇，具有較航空運輸環保、便宜，且較海運快捷之優勢」。CRTC 發展迅速係源自 2011 年與中國政府推動「一帶一路」政策後，其業務以年平均 10% 的速度成長，該公司的主要運輸幹道與古代中國絲綢之路相當，CRTC 現有三條主要的運輸幹線，自中國近 50 個城市為起點：其一經過中亞至歐洲；其二則透由蒙古通到俄羅斯；其三則穿越中國與俄羅斯境內。



CRTC 業與越南簽署合作協議，越南將會運用 CRTC 鐵路網將貨物運送到中亞與歐洲；另該公司也與南韓及日本有所合作，以路鐵聯運或海鐵聯運方式，利用 CRTC 的鐵路幹線取代運往中亞的海運。未來 CRTC 將朝下列方向拓展業務：利用科技發展的優勢降低成本提升效率、開發更多鐵路幹線(例如：通往南歐地區)、提升與各國海關的資訊交換減少清關時間及提升鐵路運輸安全，希望能與各國當地之相關事業單位共同協力合作取得雙贏。

(二) 供應鏈管理及物流論壇 1：「引領冷鏈物流新世紀」

冷鏈物流係指從始發地到目的地間的產品供應鏈中配備溫度控制管理，涉及一系列不間斷的冷凍生產、分配和存放工序。因此香港貨品編碼協會針對企業提供全球通用的標準(即 GS1 條碼)，該條碼可載附產品編號、貨品序號和批次編號等資訊，透過鐳射式或



攝影式掃描系統進行電子掃描，因此，當貨品於供應鏈流動時，條碼使用者(ex. 零售商、製造商、運輸服務供應商及醫院…等)可利用條碼自動識別及追蹤貨品，使企業的供應鏈變得更有效率、更透明、更安全。

1. Bloomin' Brands, Inc 亞洲區供應鏈副總裁 Gail Chan 女士

對食品(ex.肉、鮮奶、海鮮、蛋)而言，冷藏或冷凍有助於維持食品品質、降低細菌產生的風險、避免暴露在 5°C 到 60°C 之危險溫度區間，使食物產生毒性，因此冷鏈物流企業必須和供應鏈夥伴合作，即時掌握貨物所處地點、位置之溫度。

建議企業可透過溫度追蹤系統，即時監控貨物位置、溫度及安全，另設置溫度警報器，當貨物處在危險狀態或艙(櫃)門被開啟時將提出示警、做成紀錄，並將相關資料即時傳至雲端系統，供全球供應鏈夥伴查閱及進行分析，這些措施將有助企業即時發現問題，避免貨物被不適當處置造成腐壞、提升顧客服務水準及減少糾紛。

2. 得瑞物流運籌有限公司營運總裁 伍國良先生

自 2011 年起行駛於中國與歐洲間之「中歐班列」貨運列車，路線可分成三條通道，西通道由新疆阿拉山口（霍爾果斯）出境，經哈薩克斯坦與俄羅斯西伯利亞鐵路相連；中通道由內蒙古二連浩特出境，途經蒙古與俄羅斯西伯利亞鐵路相連；東通道由內蒙古滿洲里（黑龍江綏芬河）出境，接入俄羅斯西伯利亞鐵路，通達歐洲各國，至 2018 年 8 月 26 日總班次突破 1 萬列。

中歐班列運送貨品品項包含蔬果、肉類及葡萄酒等需冷藏貨品，在班次快速增長情況下，列車的冷藏儲存設備需求也急遽增加，因此，導入鐵路專用冷藏貨櫃。為因應「小批量、多批次、高時效」的冷鏈市場需求，引入冷藏貨櫃共享機制，另提供貨物追蹤功能，使企業可即時掌握跨境運輸過程中貨物安全及溫控訊息，以提升鐵路冷鏈物流服務水準。

3. 雅瑪多控股有限公司高級執行役員 梅津 克彥先生

隨著近年出生率降低、人口老年化、就業率下降、全球食品安全議題升溫及人工智慧變革等社會環境變化，與歐洲聯盟(EU)、區域全面經濟夥伴關係協定(RCEP)、跨太平洋夥伴協定(TPP)、亞太自由貿易協定(FTAAP)、北美自由貿易協定(NAFTA)、東協經濟共同體(ACE)等巨型化 FTA(Mega-FTAs)興起，造成電子商務市場成長、經濟無邊界、市場整合及共享經濟產生。

黑貓宅急便自 1919 年 11 月 29 日成立，至 2018 年雇用約 21 萬名員工，因應環境變化及企業永續發展，佈局馬來西亞、越南、香港、中國大陸、新加坡、泰國及日本，在物流產業標準化及市場對食品安全需求提升之兩方驅動下，與企業夥伴一同合作改變營運模式，在最後一哩冷鏈物流建立標準作業流程、導入貨物追蹤系統，確保貨物運送過程中安全，並與企業夥伴及客戶共享數據，創造價值。

現今的消費者越來越關注環境敏感之貨品的品質及安全，例如：容易腐壞的食品或葡萄酒，預計在 2020 年全球冷鏈市場的經濟潛力將達至 2,344.9 億美元，為因應未來冷鏈物流管理需求提升，企業應檢視整個供應鏈流程，設立高效率且可靠的冷鏈物流系統，即時掌握貨物流動資訊，並與企業夥伴合作，建立共享數據平臺，以提升企業經營效能。

(三)空運論壇 1：「電子商貿區域訂單履行中心的理想選址與運作模式」

現今電子商務市場競爭激烈，降低物流成本及縮短訂單交貨時間皆為電子商務企業成功之重要因素。企業如要維持在電商市場之競爭力，在物流供應鏈上必須掌握兩個關鍵，一是如何選定區域訂單履行中心(即物流中心)之戰略位置，二是如何實施有效的營運流程。

1. 菜鳥國際執行總經理蘇登瀛先生

目前菜鳥國際主要替阿里巴巴集團電商平台(ex.淘寶、天貓)及其客戶提供物流及科技服務，同時也部分服務亞馬遜、京東等平台，並要求以全球貨物 72 小時送達為標準。要達此標準，物流中心建置位置必須是國際空運樞紐，故看好香港具備海空自由貿易港條件及港珠澳大橋開通，選定香港國際機場腹地，投資建置「過路灣高端物流中心」。



針對營運方面，菜鳥國際透過物流數據中心，精準預測消費者需求及物流的方向，同時與物流業者合作完成任務。另該公司就最後一哩路已嘗試部分採用抽屜模式(即菜鳥驛站)，讓顧客自行領取。

2. 順豐速運海外大區副總裁尚建恒先生

順豐速運目前已經是中國物流業的龍頭，擁有 57 架貨機，為全球第五大快遞業者，未來將於中國湖北省鄂州市建立物流中心及機場，是中國第一家擁有自己機場(預計規劃 2 條 3,600 米 4E 跑道)的快遞公司。選擇鄂州市，即是考量 1,000 公里半徑內，約 1.5 小時飛行圈可覆蓋中國 90%的經濟總量、80%的人口，及北京、上海、廣州、深圳、杭州等五大國家級城市群；同時鄂州地處長江南岸，擁有 86

公里的深水岸線，鄰近 5 個 5,000 噸級港口，並有武九鐵路穿越及省級高速公路連接。另外就營運方面，強調結合公司資源，提供顧客一站式無縫服務，針對電商、食品、醫藥、汽配、電子等不同類型客戶開發出一站

式(倉儲+配送+售後)供應鏈解決方案，亦提供支付、融資、理財、報價等綜合性之金融服務。其中 60%成本來自最後一哩路，該公司將逐漸導入 AI 人工智慧來降低成本。



3. LAZADA 首席跨國總監張承煥先生

LAZADA 是一家營運馬來西亞、新加坡、泰國、菲律賓、印度尼西亞及越南等 6 國之跨境電商公司，2016 年中國電商龍頭阿里巴巴集團大幅投資 LAZADA，目前已被阿里巴巴集團收購取得控制權，該公司鎖定東南亞市場年輕族群的購買力日亦漸增，加上手機及互聯網的高滲透率，且東南亞電商佔零售之營業額比例僅有 3%，成長空間相當大。此外 LAZADA 同時也強調科技的運用，如與其他國家清關系統連接，並改善加快其運送流程。另外就營運方面，LAZADA 會將產品事先放置於物流中心內，並由生產產品之店家支付倉儲費用，當客戶下單後，後續配銷運送及庫存管理等服務皆由 LAZADA 處理，可有效加快運送流程。

主持人就中美貿易戰是否影響跨境電商發展及客戶如欲點對點直送，而非設置物流中心配銷轉運模式等議題提問，上述三家業者均表示跨境電商仍將持續增長無法停止。菜鳥國際蘇登瀛表示，利用大數據精準鎖定目標市場及客群才是未來發展關鍵；順豐速運肖建恒表示，他們會提供客戶更多更細緻的服務方案，因應市場需求。至針對因應不同運送模式部分，順豐速運肖建恒表示這部份將視客戶的願付價格來決定運送時間長短，但混和直送及轉運兩種模式將會是未來趨勢；LAZADA 張承煥則表示以東南亞市場來看，配銷轉運模式仍為主流。

隨著客戶對物流的要求越來越高，設立分銷或樞紐中心是正確的方向，但如果能夠運用樞紐位置現有的資源更好。設立區域物流中心不只考慮成本，還有專業度、政府支持、當地法律、貨幣、貿易...等各種條件，關鍵在於如何結合各種運具。未來倉庫不只是倉庫，而是電商樞紐。

(四)空運論壇 2：「國際民航組織新空運貨物保安規定與可行的解決方案」

國際民航組織(ICAO)最新訂定的航空貨運保安政策將於 2021 年 6 月生效，為因應全新貨運保安要求，業界對貨物安全檢查之需求將大大提高，企業勢必要能夠滿足貨物新的安檢需求，又同時保持競爭力。

1. 國際民用航空組織航空保安和簡化手續亞洲及太平洋地區主任 羅斯·洛基先生
2. 目前 ICAO 航空保安相關規定均依循 ICAO 第 17 號附約(Annex 17 Security)及航空保安手冊(Security Manual Doc 8973)，其中 17 號附約修正已於 2018 年 11 月生效，而提高貨物安全檢查是否影響到機場與航空相關產業之運作效率，羅斯·洛基認為這部分並非零合遊戲，是可以提高安全性，同時維持運作效率，並就航空貨物安全檢查提出百分百篩選(100% Screening)及供應鏈檢查(Secure Supply Chain)兩點面向；其中，供應鏈檢查係指從貨物源頭到裝載至航空器的各項環節檢查。

如採百分百篩選面向，則必須選擇適合有效檢查方法，如 X 光、金屬檢測、爆裂物檢測等，來有效節省人力時間。如採供應鏈檢查，則可減少機場安檢壓力，避免某些物品無法被檢測出來，但供應鏈檢查相較起來更為複雜，每個環節都必須受到監督，尤其是在最弱的環節(weakest link)更需要強力的安全檢查。

3. 同方威視技術股份有限公司總工程師 張麗教授

鑑於航空貨運量逐年成長，而且恐攻手段多變，安全檢查勢必需導入新科技來強化檢查，並簡省人力及時間，以維持機場運作順利。張麗教授介紹該公司

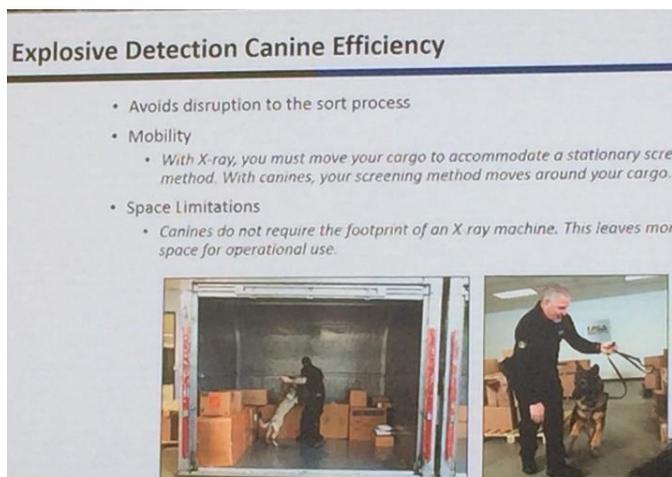


開發的安檢設備，利用電腦斷層(CT)技術提供 3D 立體成像，自動分析辨別危險物品警告安檢人員，相較於傳統 X 光機只能提供平面的二維圖像，且有可能遭金屬物品遮擋造成視野盲區，可大幅減少誤判率，而且此設備是專門針對空運貨櫃，可對整個貨櫃進行掃描(最大規格可達 Q7)，有效節省人力及時間，增進安檢運作效率。

4. MSA Security 運營副總裁 賈斯汀·凱利

MSA Security 是一家經美國運輸安全管理局(TSA)認證，專門提供貨物安檢技術服務及教育的公司，也是全美最大培訓貨物偵測犬之供應商，特別是爆裂物品的偵測。賈斯汀·凱利提到了恐怖攻擊曾使用 3D 列印槍及特殊形態的炸藥，而採用偵測犬是有效、迅速的檢測方式，且具有下列優點：

- (1) 避免過多干擾貨物分類、處理之流程。
- (2) 極具行動性，無需移動及整理貨物以進行 X 光檢測。



- (3) 節省空間，無需放置龐大的檢測設施。

另該公司針對爆裂物檢測，規劃三道篩檢步驟，確保安全與效率，分述如下：

- (1) 首先由爆裂物偵測犬(Explosive Detect Canine)，針對即將裝載之貨物進行檢測。
- (2) 當偵測犬指出該項貨物有疑慮時，則將該貨物挑選出來進行 X 光檢測(X-ray Screening)。
- (3) 當 X 光出現可疑圖像，可立即將該圖像傳給 MSA Security 建置的遠端監控中心，並於 30 秒內由該中心分析完成並提供解決方案。

最後羅斯·洛基特別強調，無論是採電腦斷層、X 光、偵測犬或等其他方式，要能充分組合、靈活應用，以滿足日益漸增的航空貨量，確保航空保安及運作效率。

(五)航運論壇 2：「班輪航運市場，挑戰不斷？」

2017 至 2018 年原油價格上升，推高燃油價格，又因備用產能減少等因素，使定期航運市場競爭更為激烈，至 2018 年 10 月全球前五大貨櫃航商為馬士基航運公司(MAERSK)、地中海航運公司(MSC)、中國遠洋海運集團(COSCO Shipping)、達飛海運集團(CMA CGM)、赫伯羅特 (Hapag-Lloyd)，預計業界整合結盟似乎在所難免且將會繼續。

因應新競爭環境及新興科技產生，衝擊航商在 2018 年開始進行不同嘗試，例如：APL 從中國大陸至洛杉磯提供 EXX 服務—極速運輸(X-pedited Shipment)、專屬艙位、貨櫃及車架(X-clusive Space and Equipment)及非凡服務(X-traordinary Service)；達飛海運集團收購 CEVA Logistics AG 股權擴大物流領域業務；馬士基集團成立新運

輸及物流公司，致力發展綜合物流業務，預期未來會有更多公司朝向異業結合邁進。

受國際海事組織限制 2020 年後船舶限用低硫燃油政策即將實施之影響，不論船舶種類，加裝洗滌器將大幅增加營運成本；若船舶不加裝洗滌器，船東必需有更好利潤及現金流負擔成本較高之低硫燃油成本，但不論是航運公司同意加裝洗滌器或購買低硫燃油，在期待航運公司提供相同服務水準情況下，新增成本不可避免將轉嫁給客戶，因此，預計貨櫃航運景氣似乎還未可預見將好轉。

2018 年區塊鏈發展有重要進展，預期未來航運界也將導入區塊鏈技術，藉由系統開放及資訊即時之特性，將有助於改善航運效率、降低營運成本，因此，數位科技將是未來企業競爭優勢的關鍵因素。

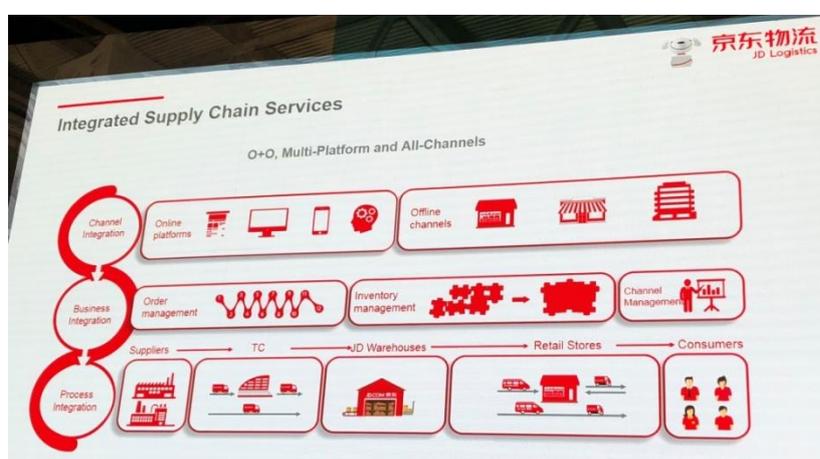
因與會講者均不能預期 2018 年中國大陸與美國貿易戰爭會持續到何時，故無法預估未來中長期航運界受衝擊力道，但短期而言，東南亞的製造能量仍不能取代中國大陸，因此，建議航運業者應保留較高彈性。

(六)主題論壇 2：「新零售時代下的物流及供應鏈管理的變革」

電子商貿的增長幅度遠超過傳統零售，中國作為全球最大的電子商貿市場，扮演著重要的角色，而東南亞及南亞市場的發展潛力巨大，配合民眾消費需要，結合線上線下的購物模式應運而生。消費者對配送速度、便利度及透明度皆有更高的要求，為物流服務及供應鏈管理帶來革命性的轉變，創新與科技成為物流服務及供應鏈業界裡的致勝之道，特別是在最後一哩配送及退貨逆物流處理上。為提高顧客體驗，部份零售商及平台積極跨界發展物流業務，為業界帶來一番新景象。

新零售的競爭焦點轉移至供應鏈變革，主要仍是供應鏈中的貨品在生產和運送過程中，所涉及的原材料供應商、生產商、分銷商、零售商等節點連接組成，以滿足最終用戶需求的網絡結構。此資訊流、金流、物流、商流等四流合一的過程，如果當中任何一個環節出現問題，都會波及到整個供應鏈甚至產生斷鏈的嚴重後果對企業足以產生巨大的負面衝擊。

自從新零售概念問世以來，業者大多數的變革與更新都發生在消費者端，無論是商品種類的推陳出新與零售管道的雙向整合，還是線下門市的新穎設計與科技元素的完美介接，本質上都是



為了迎合消費更新浪潮下，廣大用戶對於個性化、多樣化與體驗式消費的新需求。

在確保各種商品品質的前提下，原料成本與生產加工成本已經普遍難有下調空間，以 iPhone 手機為例，其各種物料成本由多個國家和地區共同負擔，而各地皆是提供最高性價比的原材料（如螢幕、芯片、處理器等）與勞動力，在此基礎上進行生產和組裝，其餘尚包含高昂的研發成本和其他無形成本。既然原材料成本與生產加工成本很難有下調空間，只能從其他環節入手。倘若能夠做到讓上下游企業統籌協作，使得原本各自為政的企業關係轉變為一整合的協力關係，便可大幅提高經營效率，降低供應鏈中各環節成本，並為所有關聯產業帶來更多收益。故總而言之，不論是販賣個性與體驗或控制成本及提高效率，供應鏈都扮演著關鍵角色，故未來在新興東協與亞洲市場如何以區域合作打造新型供應鏈，即為區域性相關產業須面臨與共同尋求合作之重大課題，更是新時代行業相互競爭的焦點所在。

新零售時代下，應對供應鏈上的產業進行更深入的數字化管理與改造，囿於資訊普及所造成的消費者端強勢，新零售時代的零售不僅要看商品的銷售價格，還要看批發、製造和設計。故生產與流通要做到貫通與融合，當供應鏈下游的零售環節成為了消費數據的蒐集與用戶的體驗中心之後，供應鏈上游也應進一步延伸，儘可能結合產品設計、行銷策劃、創意等等，打通供應鏈上下遊，其最重要的關鍵點便在於數據化管理與分析。

由於顧客端的數據化已經逐漸完成，任何消費者的消費行為均能透過消費紀錄清楚呈現，惟企業端的數據化變革才剛起步，其主因是因為供應鏈上除了核心企業外，絕大多數都是中小企業與傳統產業，資訊化程度普遍低落且內部的業務流程和資訊傳遞方式遠不能因應當今資訊化時代的需求，導致整個供應鏈無法對瞬息萬變的市場需求做出快速應變，無法降低需求的不確定性，導致預測失準，造成積壓庫存與成本的結果。

改革企業的數據管理是新零售時代下供應鏈勢在必行之事，因此需要以大數據、雲端計算、物聯網以及智能終端等資訊基礎設施為強力後盾，深度蒐集消費者、貨品、商場的相關數據，始能形成消費者、產品、服務、行銷、管道、物流的全面數據化體系，實現整體供應鏈的數據化分析以因應瞬息萬變的顧客需求。

(七)專題論壇 3:「粵港澳大灣區建設背景下一珠港澳跨境電商和現代物流業協同發展」

粵港澳大灣區發展是繼美國紐約灣區、美國舊金山灣區、日本東京灣區後，第四大灣區，產業包含高科技電子產品、醫療儀器、精密儀器等製造及現代服務業，結合日趨成長的跨境電商平臺消費力，預計 2030 年總 GDP 將達 4.6 萬億美元。港珠澳大橋於 2018 年 10 月 24 日正式啟用，55 公里的大橋將香港、珠海和澳門之間的行車時間從

4 小時減少到 45 分鐘，促進珠三角以西物流與陸路客貨運輸要求。

1. 香港空運貨站有限公司執行董事 劉敏儀女士

香港空運貨站有限公司自 1976 年開始營運，為香港國際機場提供進出口及轉口貨物之服務，最高每年有 350 萬公噸貨量，藉由高度自動化及資訊科技系統確保高效率貨物處理。考量中國作



超級中國幹線服務
SuperLink China Direct

- 1. 跨境陸空聯運服務**
透過全程空運提單把貨物以香港機場作為轉運中心運送到目的地。
- 2. 兩地一關鎖封關跨境車輛**
所有跨境封關車輛均向香港及中國海關登記兩地一關鎖，結合多模式聯運貨物便利計畫 (ITPS) 及快速通關模式 (QP)，車輛離開始發地後不需要接受邊境海關檢查便可直達目的地。
- 3. 海關監管國內貨物收發中心**
跨境運輸車輛經簡易申報即可進入監管倉庫，貨物於抵達倉庫後方進行詳細貨物資料申報及清關。



Haci's 海關監管倉庫:

1. 深圳機場 SZX
2. 廣州機場 CAN
3. 廈門機場 XMN
4. 福州機場 FOC
5. 東莞沙田 DGM
6. 東莞寮步 LBU
7. 廣州黃埔 ZMY
8. 廣州南沙 NSZ
9. 珠海斗門 DOU

為世界工廠及全球最重要的市場，為滿足國際貨運需求，香港空運貨站有限公司在香港國際機場提供「超級中國幹線服務」，內容包含跨境陸空聯運、中港兩地關鎖封關跨境車輛及海關監管國內貨物收發中心，透過全程海關監管陸路聯運，提供便利的貨物通關服務。

2. 南光物流有限公司執行董事及法人代表 胡誠先生

珠海市在鐵路方面已開通廣珠城際鐵路；海運方面具有天然深水港高欄港，主航道距國際航道(大西水道)僅 6 海浬；空運方面有珠海機場，國內航線超過 50 條；公路方面向北經京港澳高速公路連接區域政治經濟中心，向西藉由西部沿海高速公路可輻射至西部及西南省份，甚至中南半島各國，自港珠澳大橋通車後，向東 1 小時可到達香港機場附近。

粵港澳大灣區周邊交通網路及基礎建設完備後，配合澳門政府鼓勵發展電商政策，將有助於促進珠海市、香港及澳門三地跨境物流合作，另目前刻正規劃「澳珠跨境電商綜合服務平台」，該平台預期可提供內地消費者線上購買港澳商品及服務，提供澳門企業供應鏈管理及電子商務配套服務。

3. 廣東自貿試驗區橫琴片區珠海市橫琴新區管委會副主任 羅增慶先生

廣東自貿試驗區橫琴片區於 2015 年 4 月 23 日正式掛牌運作，半徑 100 公里範圍內可連接五大機場(廣州新白雲機場、深圳寶安國際機場、香港國際機場、澳門國際機場及珠海金灣國際機場)、港口、城際鐵路、高速公路及碼頭，目前提供產業稅收、獎勵人才及金融等 28 項政策，並逐漸完善相關教育、住宿等配套環境，預期港珠澳大橋通車後將強化與香港航空產業之連結，以制度創新為核心，整合

保稅、跨境、通關、港口及物流各項功能。

4. 國務院發展研究中心市場經濟研究所所長 王微女士

全球化深化發展、消費市場重塑及科技基礎設施互通互聯等環境變化，加速物流產業環境變革、物流夥伴合作及營運模式創新。粵港澳大灣區具有發達的交通運輸體系，鄰近世界級海港及空港，有多家全球知名物流企業在此設立亞太區營運總部，且有大量新興物流創新產業進駐，相當具國際競爭力，未來粵港澳大灣區應以促進競爭、加強合作、提升效率與創新能力為核心，建立良好經商及體制創新環境。

伍、心得與建議

一、心得

1. 香港機場為了維護既有航空樞紐地位，不讓亞洲各主力機場超越，不斷因應市場需求在求新求變，尤其針對跨境電商的興起，更是著重於相關軟硬體設施的建置。相較於我國的桃園機場，同樣擁有相當好的地理位置，更是東南亞轉接北美的最佳中繼站。軟體方面，桃園機場更是獲得國際機場協會 2017 年全球 4,000 萬以上運量級距之機場最佳服務品質第三名及 Skytrax 最佳證照查驗機場第一名等相關獎項，凸顯我們的軟實力絕對無庸置疑，惟相關硬體建設改善進度慢了些，如果能再加快進度，相信桃園機場絕對有機會與香港機場並駕齊驅，在這競爭激烈的航空市場，佔有一席之地。
2. 珠港澳大橋通車後，有效縮短珠三角地區物流業者到香港機場時間，除增加該地區業者營運利基外，亦增加珠海市、香港及澳門開啟區域合作發展的可能性，另在政府部門及相關政策支持下，促進珠海橫琴自貿區、香港機場及澳門再次發展機會，前景看好。
3. 自從互聯網產生及新零售時代來臨後，與會業界代表均表達未來產業界除著眼於消費者端數據資料蒐集外，更要透過智能感測相關設備強化中小企業端之數據資料蒐集，透過互聯網及大數據分析以及時因應消費者需求，實在令人期待在這一波零售業供需智能或科技化下，未來又會有何新穎的科技設備與創新的營運模式投入市場，讓零售供應鏈上下游更緊密結合且暢通。
4. 在全球貿易頻繁及電子商務蓬勃發展下，客戶對於貨品運送安全性要求提高，除基本降低貨品遭竊、搬運過程中損壞之機率外，針對運送過程需冷藏或冷凍之貨品，期待每個環節都能維持適當溫度，避免貨品腐敗。因此，促使冷鏈物流業者必須改變營運模式，與供應鏈中每位成員相互合作，藉由應用創新科技，不論在海、空、鐵路或陸路運具均能即時追蹤管理貨品，確保各環節貨品安全性及品質，才能有效創造企業優勢提升經營效能。
5. 隨著科技的演進與全球商貿競爭的日趨激烈，所有的問題皆來自於如何「提高效率、降低成本」，過去供應鏈用來創造附加價值，現在卻已成為基礎設施，未能善用供應鏈者，終將被市場淘汰。因此，競爭由過去的單打獨鬥，變成與供應鏈夥伴間的團體戰，資訊透明、共享、整合勢不可免，需妥善的保護資訊與建立夥伴間的信任才能順利運作，競爭也由「量」進展到「質」。
6. 由於中國政府「一帶一路」倡議，使得洲際鐵路運輸得有突飛猛進的發展，中國大陸周邊國家如越南、日本、南韓等，拜中國大陸鐵路建設之完備，在海運之外，

亦多了一項透過鐵路運輸將貨物輸往中亞與歐洲之選擇，以海陸聯運(海鐵聯運)、陸路聯運(路鐵聯運)輸出貨物方式，呈現出歐亞大陸橋運輸新方式的興起，未來值得進一步瞭解其實務作業，以應證多元複合式運輸之體現。

7. 雖國際海事組織限制船舶限用低硫燃油政策在 2020 年後實施，但我國為及早改善港區及鄰近地區空氣品質，依防止船舶污染國際公約(MARPOL)規定，國際航線船舶應於 109 年 1 月 1 日全面採用硫含量 0.5%以下低硫燃油，交通部於 2018 年 7 月 31 日依《商港法》第七十五條公告採用該公約規定，較國際海事組織規定提早自 108 年 1 月 1 日起要求國際航線船舶進入高雄、臺中、基隆、臺北、花蓮、蘇澳及安平等七大國際商港，須採用硫含量 0.5%以下低硫燃油或具有同等減排效應的裝置或替代燃料，故該項增加成本，未來預期將間接轉嫁予各產業提升相關成本。

二、建議

1. 從開幕致詞到每一場論壇的主持人及演講嘉賓談話內容，無不觸及強調香港經貿環境的自由、開放、便捷，包含法規、軟硬體及人才等各方面，以廣納百川的角度迎接全球企業。回想我國受限於特殊的國際地位，目前僅參與世界貿易組織(WTO)及亞太經濟合作(APEC)，當其他國家組成歐盟、東協，或簽署如美墨加自由貿易協定(USMCA)、跨太平洋夥伴全面進步協定(CPTPP)等多邊或雙邊協定，而我們卻無法參與或簽署，已造成我國與其他國家經貿往來之起跑點不同，建議我國應積極爭取加入目前最有機會之 CPTPP，避免我國的經貿環境持續邊緣化。
2. 與會講者們在討論中美貿易戰爭未來影響及發展時，均採取保留態度，惟可預期全球製造商將重新思考是否調整供應鏈佈局。為掌握此機會，引導優質臺商回臺，加速如 5+2 產業創新領域、高附加價值產品、關鍵零組件等相關產業發展，促進我國產業結構轉型，我國針對臺商提出「回臺投資行動方案」，由投資臺灣事務所擔任單一窗口。考量我國 6 海 1 空自由貿易港區以境內關外運作方式，具有便捷關務程序及貨物自由流通優勢，應可成為在臺佈局策略一環，建議主管機關應與該事務所密切合作，積極對外宣傳自由貿易港區可發展之營運模式及相關關務及稅務制度，以吸引臺商或外商佈局自由貿易港區，促進自由貿易港區再發展。
3. 我國推動新南向政策以來，與新南向部分國家已有增進人流往來及洽簽相關合作協議與備忘錄。經過本次會議的瞭解，目前東盟新興國家除均積極透過香港與中國大陸以強化其港埠及鐵路等基礎建設外，更利用中國一帶一路政策下之便捷洲際鐵路運輸，將貨物透由鐵路運輸運往中亞與歐洲。雖我國國際地位與政治情勢特殊，惟中國大陸亦為我鄰近且不可忽視之強大經濟體，復以我國亦為國際貿易

一份子，爰建議應持續關注中國大陸及周邊國家之政經情勢，並參考該等國家以鐵路運輸並透過歐亞大陸橋的方式將貨物輸往中亞與歐洲之作法與成本效益等資訊，將相關新南向政策酌予再精進與多面向化，期亦能讓我國貨主能有多樣或運輸方式之選擇，以讓我業者有降低運輸成本之多樣選擇，促進我產業國際貿易之競爭力。

4. 本次會議將所探討三大行業熱門議題(包括亞洲供應鏈連通、零售新時代下的物流變革及物流科技)均是當今物流發展情勢最熱門話題，超過 70 位物流及航運專家與業界菁英親臨現場作經驗分享與交流，除在會議上對前瞻議題有所探討外，我國代表團亦搭配相關實務參訪香港國際機場管制區域內的作業，進行交流、分享經驗，實獲益良多，爰建議未來我國產、官、學界相關人員可共襄盛舉派員參加，以增進新知並作為相關政策研擬、實務技術及研究等面向之參考。